

[Text]

For the record, Mr. Franklin is the Director of Government and Corporate Relations for the Canada Heritage Foundation.

We have certainly appreciated your coming here today.

As the chairman, if I might make a couple of comments, I am just wondering, Prof. Weaver, about the breakdown between SO₂ and NO_x in damage to buildings and of course vehicles in populated areas. Which would you say would have the most disastrous effects on buildings, the vehicle emissions or the SO₂? I am aware it can be a combination of both, but I am thinking in some of the big cities it could be the other.

Prof. Weaver: The problem as far as we can see . . . and I have actually carried out experiments mixing the two different sources and separating the two sources . . . it seems that for heritage stonework the worst problems are caused by sulphates; sulphur compounds. For metals, metal corrosion, depending on which metal you are dealing with, the NO_x emissions start to grow in importance. For organic and synthetic materials—and I am thinking now of the caulking and sealants area—the NO_x emissions are perhaps the most significant.

So it is an extremely complex issue, as you probably appreciate, and it is virtually impossible for us to separate one from the other, because they arrive in a package, as it were. But in simple terms I think what I have just said would stand.

The Chairman: You are aware, Professor Weaver, that the government has committed itself to having the 1988 model cars and light trucks equipped with much stricter auto emission equipment, similar to that of the United States. So you will say that is definitely a plus.

Prof. Weaver: That is a definite step forward. However, nobody is making similar emission standard controls on our furnaces or on diesels. So there is still a significant emission source there which has to be dealt with.

Again, I have said in my proposal that I have every reason to be confident in assuming the levels will be dropped significantly over the next 20 years, probably in all areas. But it is this interim period which worries me extremely, and it is that which I think our descendants will curse us over if we do not do something, knowing there is a problem.

The Chairman: You are aware, Professor Weaver, that there was a very successful meeting and banquet in Toronto last Friday night, when Senator Ted Kennedy of Massachusetts in the U.S. Senate spoke to a gathering of over 1,000 people at about \$125 a plate. One of the things Kennedy stated there was that \$2 billion damage a year is being done to buildings in the United States. If we can get that message across, probably that will help the legislators and even the almighty White House to do something.

[Translation]

Pour le gouverneur du Comité, M. Franklin est le directeur des Relations avec les gouvernements et les sociétés à la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine.

Nous vous sommes reconnaissants d'avoir bien voulu être des nôtres aujourd'hui.

Je vais me servir de ma prérogative de président pour vous poser quelques questions, professeur Weaver, entre autres, au sujet de la part des dommages causés aux immeubles et aux véhicules dans les régions peuplées par l'anhydride sulfureux d'une part et les oxydes d'azote d'autre part. Qu'est-ce qui est plus dommageable aux immeubles, l'anhydride sulfureux ou les gaz d'échappement? Je sais que ce peut être une combinaison des deux, mais dans les grandes villes, à certains moments, ce peut également être l'un ou l'autre.

M. Weaver: En ce qui concerne les travaux de maçonnerie ayant une valeur historique, le problème, d'après les expériences que j'ai faites en combinant les deux sources et en les séparant, tient surtout aux sulphates ou aux dérivés du soufre. Pour ce qui est de la corrosion des métaux, selon le métal évidemment, les oxydes d'azote commencent par occuper une plus grande place. Au niveau des matériaux organiques et synthétiques, je songe ici en particulier aux produits de calfeutrage et de scellement, les oxydes d'azote jouent définitivement un grand rôle.

Il reste que la question est extrêmement complexe, comme vous le comprenez sans doute, et qu'il est presque impossible de séparer une source de l'autre, puisque leur action est combinée au départ. Les distinctions que je viens de vous faire, cependant, restent valables.

Le président: Comme vous le savez, professeur Weaver, le gouvernement s'est engagé à équiper les automobiles et les camionnettes des modèles 1988 de dispositifs de contrôle des émanations beaucoup plus efficaces, sur le modèle prévu aux États-Unis. A votre avis, ce serait indéniablement une amélioration.

M. Weaver: Ce sera un pas en avant. Cependant, il n'y aura pas de dispositif semblable de contrôle des émanations pour les chaudières et les moteurs diesels. Il restera cette source importante d'émanations.

Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration, j'ai toutes les raisons de croire que les niveaux de toutes sources vont considérablement diminuer au cours des vingt prochaines années. C'est pour la période intermédiaire que je me fais du souci, car nos descendants nous en voudront sûrement d'être restés les bras croisés alors que nous étions au courant du problème.

Le président: Comme vous le savez sans doute, professeur Weaver, il y a eu une réunion-banquet très fructueuse vendredi dernier à Toronto. Le Sénateur du Massachusetts au Sénat américain, M. Ted Kennedy, y a pris la parole devant 1,000 personnes qui avaient accepté de payer 125 dollars chacune pour être là. Le Sénateur Kennedy a fait remarquer qu'il y avait pour 2 milliards de dollars de dommages par année causés aux immeubles aux États-Unis. Si nous réussissons à répandre ce message, nous arriverons probablement à convain-